



Séminaire Régional sur **les Déplacements Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : **UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc

UN EXEMPLE DE SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

TaM

1978 - 2008

Marc le Tourneur, Directeur Général

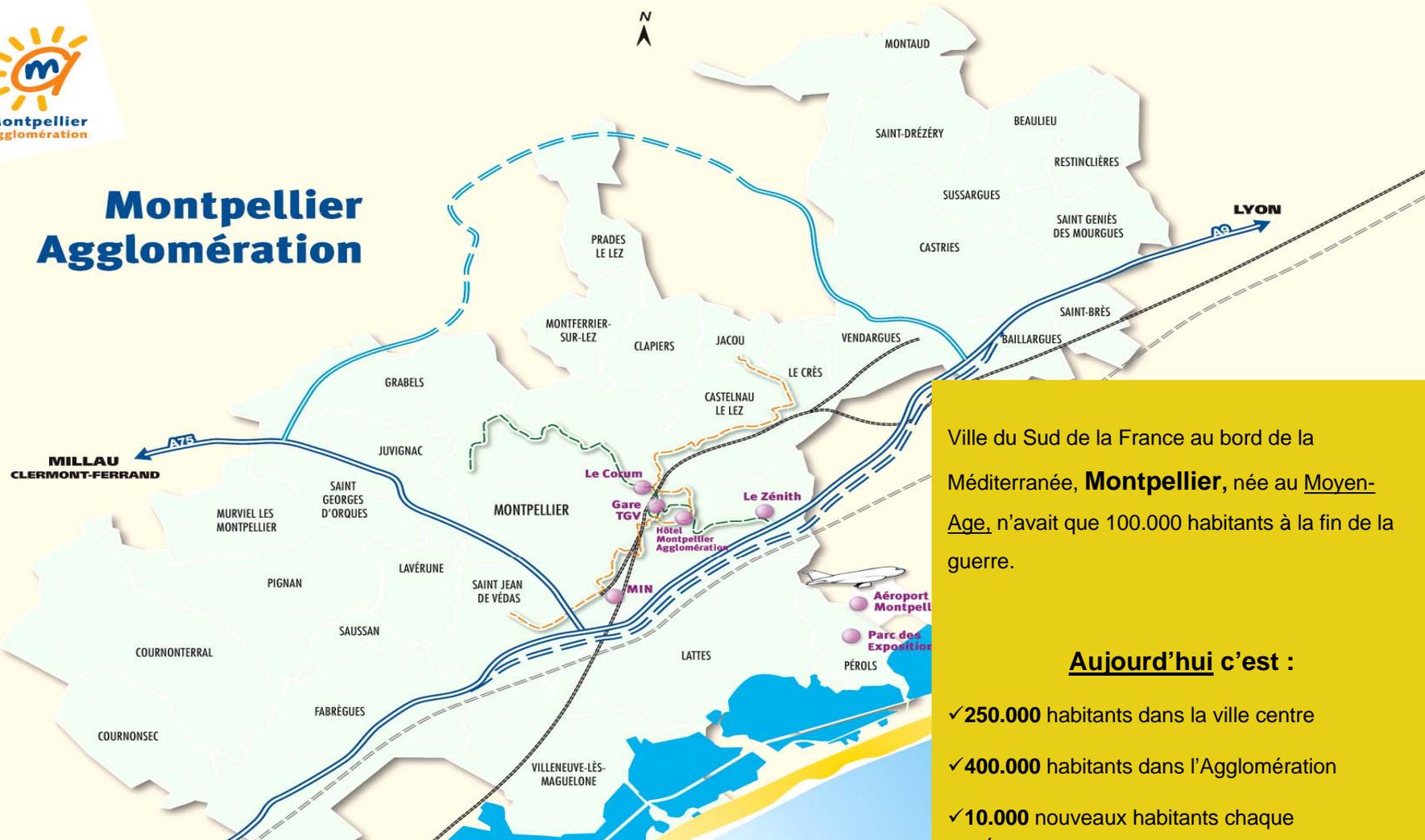
SOMMAIRE

1. **L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DANS L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER**
2. **UNE POLITIQUE DE DEPLACEMENTS COHERENTE ET EFFICACE**
3. **L'ORIGINE DE LA SAEM TAM : POURQUOI UNE SEM ?**
4. **PRESENTATION DE LA SEM TAM**
 - 4.1. Répartition du capital
 - 4.2. Rôles et missions
 - 4.3. Rôle du partenaire privé au sein de TaM : Transdev
 - 4.4. TaM en chiffres
5. **INTERETS DE LA SOLUTION SEM**
6. **LE FONCTIONNEMENT DES CONTRATS CONFIES A LA SEM TaM**
 - 6.1. Le contrat de DSP pour l'exploitation du réseau bus et tramway
 - 6.2. Les autres contrats

MONTPELLIER : une ville en pleine croissance



Montpellier Agglomération



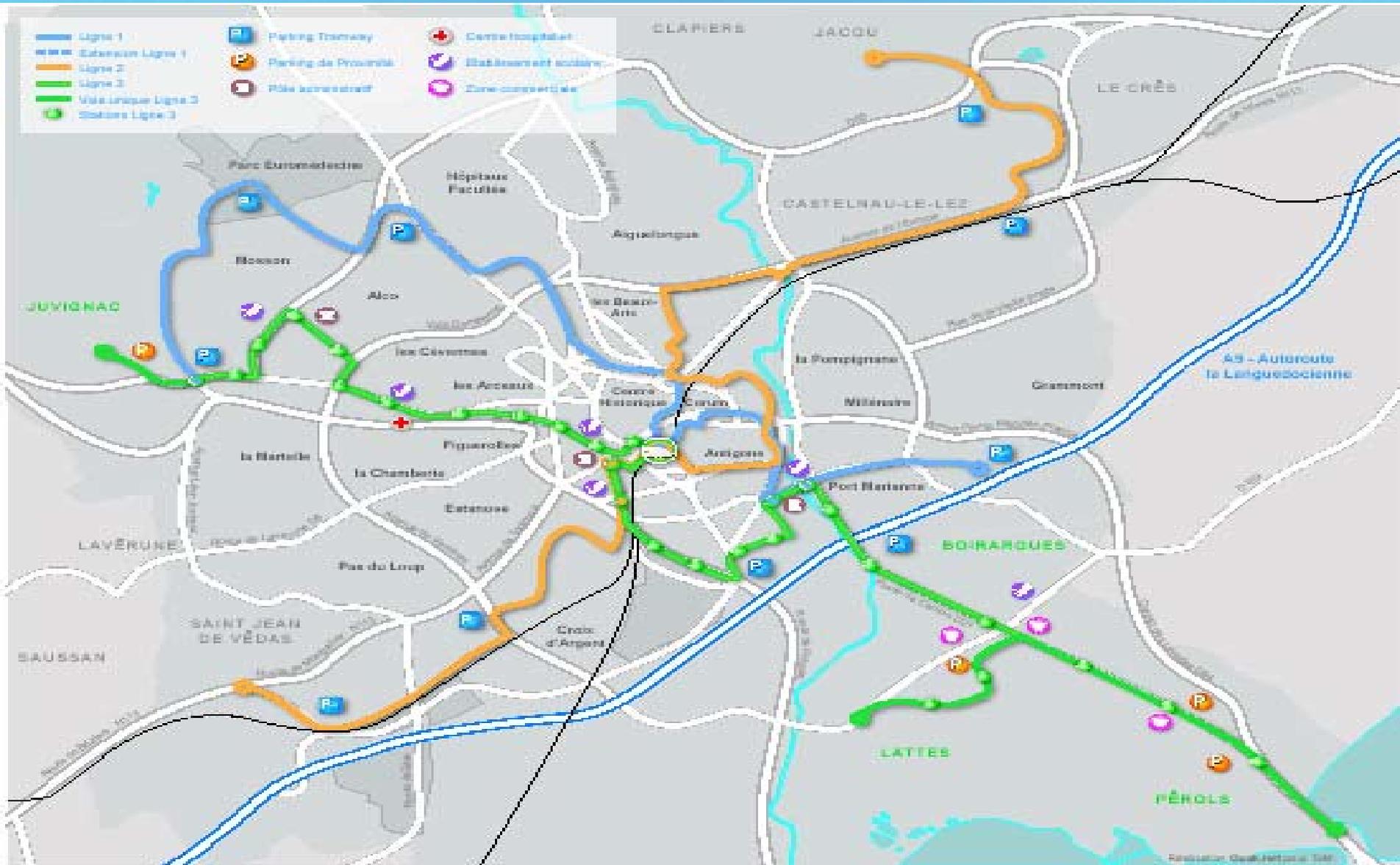
Ville du Sud de la France au bord de la Méditerranée, **Montpellier**, née au Moyen-Age, n'avait que 100.000 habitants à la fin de la guerre.

Aujourd'hui c'est :

- ✓ **250.000** habitants dans la ville centre
- ✓ **400.000** habitants dans l'Agglomération
- ✓ **10.000** nouveaux habitants chaque

Les 3 Lignes de tramway : Ligne 1 et Ligne 2 en fonctionnement

Ligne 3 en projet (mise en service 2012)



1. - L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DANS L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER

DES COMPETENCES DEPLACEMENTS ECLATEES ET IMBRIQUEES

- **Compétence transports en commun** :
 - bus et tram : Montpellier Agglomération (31 communes)
 - TER : Région Languedoc Roussillon
 - autocars et transports scolaires : département de l'Hérault dans le cadre d'un Syndicat Mixte (Hérault Transport).
- **Compétence voirie** :
 - les communes pour les voiries locales
 - le département pour les voiries importantes.
- **Compétence circulation** : les communes.
- **Compétence stationnement payant**: les communes.
- **La coordination des politiques de déplacements** :
 - théoriquement la Région
 - pratiquement pour les habitants de l'Agglomération: l'AOT urbaine.

2. - UNE POLITIQUE DE DEPLACEMENTS COHERENTE ET EFFICACE

- Piétonnisation complète du centre historique avec stationnement en parking souterrain.
- Systématisation du stationnement payant dans la « ville de 1900 » (3 kms x 3 kms).
- Un réseau de TC structuré autour des lignes de tramway.
- Des tarifs TC coordonnés avec les tarifs stationnement et relativement élevés pour la France.
- Un ratio Recettes/Dépenses du réseau de 57% d'un haut niveau pour le contexte français.
- Une des fréquentations TC les plus élevées par habitant pour les villes françaises.

3. - L'ORIGINE DE LA SEM TaM : POURQUOI UNE SEM ?

- **De 1897 aux années 60**

Comme partout dans les provinces françaises, un réseau de tramway peu à peu remplacé par des bus et géré en société privée.

- **Les années 60** :

Face aux déficits : municipalisation du réseau sous forme d'une Régie.

- **Les années 70** :

Une brève privatisation faisant débat et transformée suite à l'élection du Maire socialiste Georges Frêche en SEM.

POURQUOI UNE SEM ?

- Pour les nouveaux élus, l'afflux d'argent public dans le réseau sous forme de subvention justifiait un contrôle et un pilotage direct, d'autant plus qu'ils voulaient **développer fortement l'offre de transport.**
- La Régie leur paraissait lourde, coûteuse et dépassée, la SEM cumulait l'avantage du statut privé avec celui du pilotage politique direct.

4. - PRESENTATION DE LA SEM TaM

4.1 - Répartition du capital

4.2 - Rôles et missions

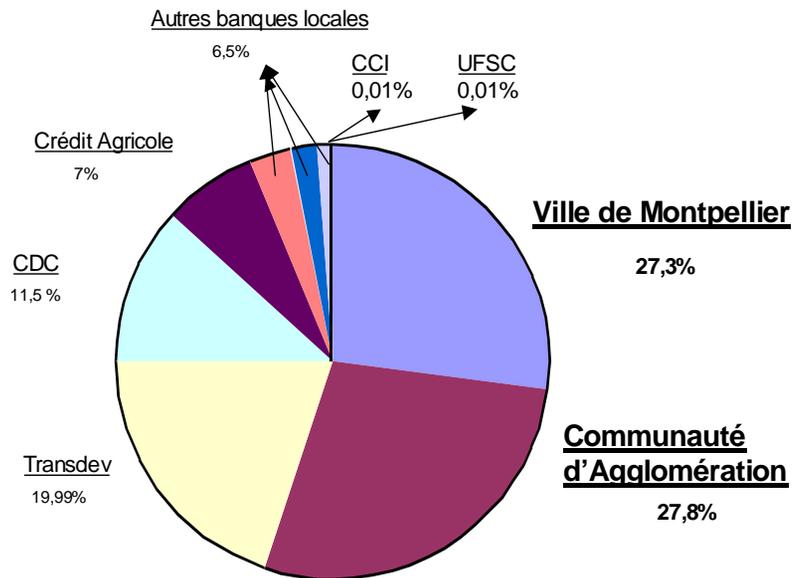
4.3 - Rôle du partenaire privé au sein de TaM : Transdev

4.3 - TaM en chiffres

4. - PRESENTATION DE LA SEM TaM

4.1 – Répartition du capital de TaM

(Transports de l'Agglomération de Montpellier)



Total capital = 4,286 Millions d'euros

- Collectivités locales : 55%
- Actionnaire industriel : 20%
- Actionnaire institutionnel : 11%
- Actionnaires locaux : 14%

4. - PRESENTATION DE LA SEM TaM

4.2 - Rôles et missions de TaM : multiplicité et souplesse

1 contrat de DSP pour l'exploitation des transports collectifs avec l'Agglomération de Montpellier :

- réseau urbain BUS -TRAM,
- parkings tramway,
- service public du vélo.

8 contrats avec la Ville de Montpellier :

- 7 parkings en ouvrage souterrain ou aérien dans le centre ville,
- gestion du stationnement payant sur voirie (15.000 places, 700 horodateurs).

4 mandats de maîtrise d'ouvrage déléguée :

* avec l'Agglomération de Montpellier :

- extension de la ligne 1 du tramway,
- réalisation ligne 2 de tramway (fin de mandat),
- études et réalisation ligne 3 de tramway.

* avec la Ville de Montpellier :

- rénovations de parkings en ouvrage en DSP.

4. - PRESENTATION DE LA SEM TaM

4.3 - Rôle du partenaire privé au sein de TaM : TRANSDEV

- **Partager le Know How** en transports urbains d'un groupe de transports international (effet « réseau »).
- **Mettre à disposition le management de l'entreprise :**
 - des dirigeants ayant un haut niveau d'expérience et d'expertise,
 - la capacité pour les collectivités actionnaires d'assurer la mobilité des dirigeants.
- **Aider les collectivités à contrôler la gestion de l'entreprise** (mission de vigilance de l'actionnaire minoritaire privé auprès du Président de la SEM).
- **Assurer** en tant que de besoin **l'assistance technique auprès de la SEM.**

4. - PRESENTATION DE LA SEM TaM

4.4 - TaM en chiffres

- **2 lignes de tramway** totalisant 34,4 km, 60 stations.
- **28 lignes de bus** (urbaines et suburbaines).
- 1 parc de **175 bus** et **57 rames de tramway**.
- **60 millions de voyageurs** transportés par an.
- **11 millions de kilomètres** effectués par an.

- **12 parkings tramway** (dont 7 gardiennés) totalisant 3.000 places.
- **7 parkings en ouvrage** totalisant 3.300 places payantes.
- **700 horodateurs** pour 15.000 places payantes sur voirie.
- **1.000 vélos** à la location courte et longue durée dans 25 vélo-stations (50 dans 6 mois).
- Un effectif de **910 personnes** (+ 150 chez les sous traitants).

Quelques chiffres financiers

(en milliers d'euros)

Budget 2007 DSP Transport		Budget 2007 Stationnement (hors voirie)	
PRODUITS		PRODUITS	
Recettes trafic clients	26 120	Recettes clients parkings	8 249
Autres recettes directes	1 471	clients horaires	5 173
Recettes trafic collectivités (transports scolaires et compensations sociales)	9 719	clients abonnés	3 076
TOTAL PRODUITS D'EXPLOITATION	37 310	Autres recettes	111
CONTRIBUTION FORFAITAIRE	27 895	Subvention collectivité	18
(subvention d'Agglomération)			
TOTAL PRODUITS	65 205		8 378
CHARGES		CHARGES	
Frais de personnel	36 673	Frais de personnel	2 109
Achats externes	10 810	Achats externes	710
Frais de structure	3 512	Frais de structure	678
Affrètement autres transporteurs	8 726	Impôts et taxes	402
Impôts et taxes	2 811	Charges d'exploitation	3 899
Autres charges	2 460	Provisions et amortissements	2 134
		Redevances versées à la collectivité	1 951
TOTAL CHARGES	64 992	TOTAL CHARGES	7 984
Résultat avant impôt	213	Résultat avant impôt	315

R/D Exploitation : 57,4 %

R/D Exploitation : 214 %

Tramway ligne 1



Tramway ligne 2



Vélostation



Parking & véloparc



5. - INTERETS DE LA SOLUTION SEM

- La structure SEM permet aux collectivités de **confier la construction du tramway à son futur exploitant.**
- Elle a permis de lui confier la **construction, puis l'exploitation des parkings du Centre Ville.**
- La maîtrise de la SEM par les collectivités et sa transparence de gestion permettent facilement l'élargissement des missions aux nouveaux enjeux urbains :
 - **rendre cohérent transports publics et stationnement,**
 - mettre en place des **vélos en libre service,**
 - **maîtrise d'ouvrage conjointe** tramway et route départementale pour implanter le nouveau tramway sur un nouveau boulevard urbain.

6.- LE FONCTIONNEMENT DES CONTRATS CONFIES A LA SEM TAM

6.1 - Le contrat de DSP pour l'exploitation du réseau bus et tramway

DESCRIPTION ET DUREE

- Le contrat de **D**élégation de **S**ervice **P**ublic a été attribué après mise en concurrence à TaM pour 6 ans de 2004 à 2009.
- Le contrat décrit l'offre de transport et son évolution annuelle, la tarification et la contribution forfaitaire annuelle versée à TaM.
- Il ne décrit pas les investissements TC qui sont décidés par ailleurs (bus et tramway) et qui sont financés directement par la collectivité.
- Il est important de comprendre que l'Agglomération est le seul décideur de l'offre de transports et des tarifs.

6.- LE FONCTIONNEMENT DES CONTRATS CONFIES A LA SEM TAM

Le contrat de DSP

MONTPELLIER AGGLOMERATION

➤ **DECIDE :**

- ✓ le tracé des lignes,
- ✓ le service (horaires fréquence),
- ✓ les tarifs,
- ✓ les investissements :
 - achats bus,
 - voirie bus (couloirs bus et arrêts),
 - construction tramway (y compris les rames),
 - bâtiments.

➤ **CONTRÔLE :**

- ✓ la bonne exécution du contrat DSP,
- ✓ la bonne gestion de la SEM.

➤ **PAIE :**

- ✓ les investissements,
- ✓ la contribution forfaitaire annuelle.

➤ **DESIGNE :**

- ✓ les élus administrateurs de la SEM,
- ✓ le Président de la SEM.

LA SEM Tam

➤ **LE CONSEIL D'ADMINISTRATION** (élus et partenaires privés)

- ✓ **DESIGNE** le Directeur Général,
- ✓ **VOTE** le budget de fonctionnement et l'arrêté des comptes,
- ✓ **CONTRÔLE** la bonne gestion de la SEM.

➤ **LE DIRECTEUR GENERAL** a le pouvoir exécutif.

- ✓ Il recrute le Groupe de Direction.

➔ AVEC LE GROUPE DE DIRECTION, le Directeur Général :

DECIDE :

- la mise en place des moyens humains et techniques,
- les petits investissements
(informatique, machines, véhicules de service, etc.),
- le budget de fonctionnement.

GERE :

- la bonne exécution des transports suivant le contrat DSP.

PAIE :

- le fonctionnement du réseau,
- les petits investissements.

• ENCAISSE :

- les recettes des clients,
- la contribution forfaitaire annuelle.

ESQUISSE DU COMPTE TRANSPORT DE MONTPELLIERAGGLOMERATION

MOYENNE PAR AN SUR LES 10 DERNIERES ANNEES (en millions d'euros)

Nota : construction de 2 lignes de tramway (35 kms d'infrastructures + bâtiments + systèmes + matériel roulant)

DEPENSES	Investissements	tramway	110 M€
		bus	2 M€
	Fonctionnement	contribution forfaitaire et tarification sociales et scolaires	34 M€
		TOTAL	146 M€
RECETTES	Versement transport	54 M€	
	Subventions Etat / Région / Département	16 M€	
	Budget général Agglo	76 M€	
	TOTAL	146 M€	

6.- LE FONCTIONNEMENT DES CONTRATS CONFIES A LA SEM TAM

6.1 - Le contrat de DSP pour l'exploitation du réseau bus et tramway

PRINCIPES DE BASE

➤ **C'est un contrat à forte prise de risque, risque des dépenses et risque des recettes :**

- le risque des dépenses est complet,
- le risque sur les recettes est limité à un risque sur la fréquentation et aussi par un « tunnel » partageant équitablement les dépassements et les pertes.

→ TaM s'engage :

- sur un **objectif de fréquentation** (qui, multiplié par un tarif unitaire contractuel, permet de déterminer une recette forfaitaire).
- sur un **coût du kilomètre produit** (qui multiplié par le nombre de kilomètres produits dans l'année permet de déterminer des charges forfaitaires).

→ L'Agglomération s'engage :

- **A payer une contribution forfaitaire couvrant le « déficit »** issu de la différence entre les charges forfaitaires et les recettes forfaitaires.

→ Le risque porte :

- sur les **écarts entre la recette réelle et la recette forfaitaire.**
- sur les **écarts entre les charges réelles et les charges forfaitaires.**

6.- LE FONCTIONNEMENT DES CONTRATS CONFIES A LA SEM TAM

6.2 - Les autres contrats

• LE STATIONNEMENT :

- un contrat de DSP ou de concession par parking avec la Ville Centre.
- un marché public de gestion du stationnement payant sur voirie.

• LE VELO :

- un avenant au contrat DSP Bus Tramways avec l'Agglomération.

• LES MANDATS DE REALISATION TRAMWAY :

- un mandat par ligne avec l'Agglomération.