



Communiqué de presse

Montpellier, le 8 février 2023

La chambre régionale des comptes Occitanie a procédé au contrôle des comptes et de la gestion de la société d'économie mixte locale (SEML) TaM, délégataire de l'exploitation du réseau des transports publics de Montpellier Métropole Méditerranée (Hérault), pour la période 2015-2021.

Une offre de transport essentiellement concentrée sur la ville-centre

Si le réseau des transports publics de la métropole de Montpellier couvre le ressort territorial de la collectivité, il ne dessert que marginalement les communes à sa périphérie et ne propose pas d'accès au littoral ni à l'aéroport, qui relèvent de la compétence d'autres intercommunalités ou syndicats. L'offre de transport est essentiellement concentrée sur le tramway dans la ville-centre et le réseau des autobus peine à apporter une offre complémentaire attractive.

La fréquentation était en diminution jusqu'en 2021. Cette tendance, déjà constatée en 2018, s'est accentuée en 2019 lors des mouvements sociaux, puis en 2020 et 2021 avec la crise sanitaire. Les effets induits par la gratuité des transports, sous conditions, pour les seuls résidents métropolitains n'ont pas été estimés, ni en termes de fréquentation, ni en termes de risque de saturation du réseau.

Ces éléments sont nécessaires pour que TaM remplisse au mieux ses obligations en matière de qualité de service et de sécurité. Elle doit pour ce faire se doter d'indicateurs d'exploitation, tels que la vitesse commerciale réelle ou encore la ponctualité.

Une usure du réseau et du matériel roulant

Le tracé, l'importance des croisements et la « charge voyageurs » entraînent une usure du réseau ainsi que du matériel roulant, que TaM doit prendre en considération

Le besoin de rénovation des voies et appareils de voie, connu dès 2017, était évalué entre 28 et 32 M€ pour la période 2018-2025, et à 50 M€ pour la période 2018-2032. Or, le contrat de délégation, qui couvre la période 2018-2024, ne prévoit qu'une enveloppe de 4,9 M€ pour les rails et appareils de voie, portée à 8,3M€ en prenant en compte le revêtement des plateformes. Un audit réalisé en 2021 a constaté l'obsolescence de certains équipements et estimé le coût des travaux complémentaires à effectuer à 19,1 M€. En 2022, la métropole a adopté un plan d'urgence d'entretien et de modernisation du réseau d'un montant de 70 M€, dont le terme se prolonge désormais au-delà de la délégation de service public (DSP) en cours.

En ce qui concerne le matériel roulant, très sollicité, le diagnostic de 2017 mettait en évidence un état très dégradé, notamment pour la ligne 1. La métropole a lancé un marché en 2021 portant sur 77 rames de tramway, dont 22 pour équiper la future ligne 5. Le programme de révision de mi-vie des rames, dont la durée d'utilisation était initialement estimée à 30 ans, a été retardé. D'un montant initial de 42 M€, le programme d'investissements prévu au contrat a été porté à 49,4 M€ dans le cadre de l'avenant n° 2. 19,5 M€ devaient être consacrés à la révision des 30 premières rames de tramway, mises en service en 2000 lors de l'inauguration de la ligne 1. Des contraintes organisationnelles et juridiques ont retardé le démarrage de ces entretiens, 65 % seulement des investissements prévus au contrat ayant été effectués fin 2020.

Un modèle économique à repenser, notamment au regard de la nouvelle politique tarifaire

Les participations financières versées par la métropole montpelliéraine, ont représenté respectivement 61 % des produits d'exploitation en 2019 et jusqu'à 73 % en 2020 du fait de la crise sanitaire.

L'équilibre économique futur de la SEML, transformée en société publique locale en 2022, est à repenser.

En effet, bien qu'attributaire de contrats de DSP transports depuis 1979, TaM n'a pas organisé de répartition rationnelle, notamment au plan économique, entre les missions assurées en propre et celles sous-traitées, alors que ces dernières sont plus rentables.

Par ailleurs, la mise en place d'une politique tarifaire reposant sur la gratuité des transports va profondément modifier la structure des recettes de TaM et le montant des compensations versées par la métropole. Celles-ci sont de 0,5 M€ en 2020 (première phase de la gratuité). La chambre estime qu'à l'horizon 2024, soit au terme de la 3^{ème} et dernière phase de mise en place (gratuité totale), elles s'élèveront à près de 42 M€.

Enfin, les coûts associés à cette mesure, ainsi que les économies potentielles qui pourraient être dégagées, doivent faire l'objet d'un examen approfondi par TaM.

Contact presse : Didier Gory

didier.gory@crtc.ccomptes.fr ■ T +33 4 67 20 73 28 ■  [@crococcitanie](https://twitter.com/crcoccitanie)