



Montpellier, le 02 Décembre 2022

Madame Marie-Aimée GASPARI  
Présidente de la Chambre Régionale des  
Comptes Occitanie  
500 Avenue des Etats du Languedoc  
CS 70755  
34064 Montpellier cedex 2

N/Réf. :

V/Réf. : DGR22/1671

Affaire suivie par : [REDACTED]

Annexes : Réponses de la Ville de Montpellier et de Montpellier  
Méditerranée Métropole – ROD TAM

**Objet** : Rapport d'observations définitives portant sur la société anonyme d'économie mixte des transports de la Métropole de Montpellier - Réponses de la Ville et la Métropole de Montpellier

Madame la Présidente,

Je vous confirme la réception de votre courrier en date du 08 novembre 2022 relatif au rapport d'observations définitives portant sur la société anonyme d'économie mixte des transports de la Métropole de Montpellier et aux réponses à donner aux recommandations émises par la chambre.

Conformément aux échéances que vous nous avez communiquées, j'ai l'honneur de vous adresser par la présente les réponses apportées par la Ville de Montpellier et Montpellier Méditerranée Métropole.

La Métropole de Montpellier a fait part de ses observations sur le rapport d'observations provisoires, par courrier en date du 03 mai 2022, ceci ayant permis d'étayer votre rapport.

Deux éléments semblent mériter des précisions :

Premièrement, les rôles de l'autorité organisatrice des mobilités et de l'exploitant et deuxièmement le déploiement de l'offre de mobilité et son développement.

Cette dernière, choix politique majeur afin de déclencher la révolution des mobilités sur Montpellier, est principalement financée par la dynamique économique traduite dans le Versement Mobilités.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération distinguée.

*Trais respectueusement*

Monsieur Le Maire de Montpellier  
Monsieur Le Président de Montpellier  
Méditerranée Métropole

Michaël DELAFOSSE

Copie à :

montpellier3m.fr

## REPONSES DE LA VILLE DE MONTPELLIER ET DE MONTPELLIER MEDITERRANEE METROPOLE – ROD TAM

Montpellier Méditerranée Métropole et la Ville de Montpellier prennent acte du rapport d'observations définitives portant sur la TaM. Il semble toutefois nécessaire de revenir sur deux éléments.

Premièrement, la distinction des rôles entre ce qui relève de l'autorité organisatrice des mobilités et de l'exploitant, en l'occurrence TAM. Certains paragraphes auraient mérité une plus grande clarté, comme en témoigne le chapitre 4. La Chambre ne peut en effet faire grief à l'exploitant dans le cadre d'un contrôle des comptes et de gestion d'éléments relevant de la stratégie de développement des mobilités à l'échelle du territoire, notamment le réseau de transports en commun, dévolue à la seule autorité organisatrice des transports urbains, en l'occurrence la Métropole.

Surtout, la Métropole réfute fermement l'affirmation selon laquelle l'offre de transport aurait été réduite pour compenser le développement de la gratuité. Cette affirmation est sans fondement. Les optimisations d'offre sont une pratique courante sur tous les réseaux de transport, dans un souci d'efficacité du réseau. Les gains réalisés par les optimisations prévues à l'avenant 4 n'étant, de plus, pas à l'échelle des coûts induits par la gratuité.

Par ailleurs, la Métropole souhaite rappeler qu'elle consacre un plan pluriannuel inédit d'investissement au cours du mandat 2020-2026 en général et plus particulièrement concernant la thématique mobilités. Ainsi, la Métropole tient à rappeler qu'une cinquième ligne de tramway, une extension de la ligne 1 vers la gare Sud de France ainsi que cinq lignes de bus à haut niveau de service sont entre autres en cours de réalisation. Ce développement d'offre est inédit pour le territoire concomitamment au déploiement de la gratuité sur le territoire.

Sur la période, la politique des transports est clairement la priorité de la Métropole, tant sur une offre kilométrique augmentée et optimisée en matière des choix d'équipement, de décarbonation énergétique, de déploiement des mobilités douces parallèlement à la mise en place de nouvelles lignes, que sur l'accessibilité totale des transports pour les Métropolitains.

Enfin, la Métropole souhaite revenir sur des sujets en détails :

### **2.3.2 : l'offre incomplète présentée par TAM**

La Métropole a fondé son analyse sur la jurisprudence Corsica Ferries du 15/12/2006 n°298618 qui impose à la personne publique de vérifier, devant une offre incomplète, si les éléments manquants font obstacles

ou non à l'analyse de la conformité par rapport aux exigences du cahier des charges et n'est pas susceptible d'avoir une influence sur le choix des candidats admis à participer à la négociation :

« Considérant que lorsque le règlement de la consultation ou le cahier des charges impose la production de documents ou de renseignements à l'appui des offres, l'autorité habilitée à signer la convention ne peut, après avis de la commission mentionnée à l'article L. 1411-5, engager de négociation avec un opérateur économique dont l'offre n'est pas accompagnée de tous ces documents ou renseignements que si cette insuffisance, d'une part, ne fait pas obstacle à ce que soit appréciée la conformité de l'offre aux exigences du cahier des charges et, d'autre part, n'est pas susceptible d'avoir une influence sur la comparaison entre les offres et le choix des candidats qui seront admis à participer à la négociation ; que, par suite, la SOCIETE CORSICA FERRIES est fondée à soutenir que le juge des référés, en jugeant que la liberté de négociation reconnue à la personne publique délégante par l'article L. 1411-5 justifiait que des négociations soient menées avec la SNCM sans rechercher si les irrégularités reprochées à son offre étaient telles qu'elles empêchaient d'apprécier sa conformité au cahier des charges ou d'effectuer utilement une comparaison avec les autres offres présentées, a commis une erreur de droit »

Autrement dit, la collectivité peut et même doit avoir une analyse objective sur les éléments manquants. En l'espèce, les éléments manquants n'empêchaient pas de considérer que l'offre initiale de la TaM était conforme au cahier des charges et elle n'a pas eu d'influence sur le choix des candidats admis à participer aux négociations puisque les deux candidats ont été retenus.

Les éléments non complets du dossier de TaM ne justifiaient donc pas de disqualifier son offre.

Dans son analyse initiale, la Métropole a estimé ne pas avoir besoin de connaître en détail certains détails de coûts pour les prestations sous-traitées et a considéré l'engagement de TaM comme suffisant par rapport au niveau de prix retenu, et de qualité attendu.

La Métropole tient également à préciser que le candidat Transdev n'avait pas, non plus, fourni certains éléments de détails quant à des prestations et notamment sur les modalités d'entretien du matériel roulant.

La Métropole se permet d'ajouter, sur un plan plus stratégique, que l'existence de cette concurrence a permis d'optimiser le contrat et a justement abouti à retenir la meilleure offre dans des conditions économiques améliorées.

Pour rappel, Montpellier Méditerranée Métropole s'est efforcée d'ouvrir au maximum à la concurrence cette procédure de délégation de service public ; c'est dans cette optique par exemple que la délibération n°14509 en date du 22 février 2017 a été prise autorisant le versement d'une indemnité de 200 K€ pour chaque candidat ayant participé à la phase de négociation. Le versement d'une telle indemnité était une première pour la Métropole de Montpellier.

Les efforts de la Métropole ont ainsi permis d'obtenir trois candidatures pour le contrat 2018 –2024 ; ce qui est suffisamment singulier pour être souligné, étant entendu que la concurrence pour ce type d'appel d'offres reste limitée ; seuls trois opérateurs sont en capacité d'apporter une réponse pertinente à ce type de prestations pour un réseau de la taille de celui de la Métropole de Montpellier.

Par la suite, la phase de négociation avec les deux candidats ayant déposé une offre, s'est déroulée dans des conditions prouvant la réalité de cette mise en concurrence, tant au regard du nombre de séances qui se sont tenues, (soit 6 séances par candidat), mais également des thématiques précises qui ont été abordées

pour chacune dans la complexité d'une telle procédure, comme de la multitude de questions-réponses-évolutions qui s'en sont suivies, et du calendrier final qui a dû être retenu.

Par ailleurs, ce contexte de mise en concurrence a justement abouti à retenir la meilleure offre dans des conditions économiques améliorées.

Il convient également de rappeler qu'une subdélégation a été mise en œuvre ; celle-ci doit s'analyser comme une concession de service public et tout délégataire de service public peut subdéléguer une partie des missions qui lui sont confiées. La sous-délégation de service public est un contrat par lequel un délégataire de service public confie à un tiers la gestion d'une partie de l'activité de service public déléguée, moyennant une rémunération assurée substantiellement par les résultats de l'exploitation. De surcroît, cette possibilité était ouverte dans le contrat de DSP à l'article 14 et la société TaM, en tant qu'acheteur public, a procédé à une mise en concurrence pour sélectionner son subdélégataire.

La société TaM s'est engagée sur un coût plafond. Cette situation a été jugée par la Métropole comme satisfaisante d'un point de vue économique dans la mesure où le risque financier était circonscrit pour la Métropole. C'est en effet bien la société TaM, qui après consultation, devait assurer le risque financier dans l'hypothèse où les coûts unitaires auraient été supérieurs à ce plafond.

Enfin, la société TaM reste, vis-à-vis de l'autorité délégante, seule responsable de l'ensemble du service délégué en ce compris la partie subdéléguée.

La société Transdev, bien que sur cet aspect son offre initiale ait été un peu plus détaillée, a d'ailleurs procédé de la même façon puisque les coûts de la sous-traitance ont été affichés mais sans qu'elle n'ait aucun contrat avéré ; ces coûts étaient donc également hypothétiques et non maîtrisés par ce candidat.

La sous-traitance provisoire mise en œuvre l'a été dans une logique de continuité de service public dans la mesure où la mise en concurrence demandée par la Métropole et reprise par TAM a nécessité un certain temps.

En synthèse et au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, la Métropole tient à souligner ses efforts qui ont permis d'obtenir trois candidatures pour le contrat 2018 – 2024.

### **Recommandations formulées par la Chambre**

La Métropole tient à préciser que les trois recommandations (7,8 et 9) formulées en page 58 du rapport sont d'ores et déjà mises en place.

Concernant le programme d'investissement (recommandation 7), la Métropole a adopté une délibération stratégique traitant son patrimoine transports le 22 mars 2022 (cf. pièce jointe).

Cette délibération présente la stratégie patrimoniale de la Métropole en lien avec son exploitant TAM.

Celle-ci s'articule autour de trois thématiques :

- Investissements lourds sur les infrastructures
- Modernisation des systèmes d'exploitation
- Evolution du parc matériel roulant vers le zéro carbone

Pour la recommandation 8 relative à la gratuité, la Métropole précise à la Chambre que des comités techniques et comités de pilotage sont mis en œuvre depuis le début du mandat pour traiter l'intégralité des « impacts liés à l'évolution du service vers la gratuité ».

Des tableaux de bords et indicateurs précis sont ainsi partagés entre TAM et la Métropole.

Enfin concernant la qualité de service il est à noter que l'exploitant TAM fournit d'ores et déjà des indicateurs de ponctualité- régularité à la Métropole.

Pour la bonne information de la Chambre, une réunion mensuelle entre l'équipe de direction de TAM et celle de la Métropole permet de partager ces indicateurs ainsi que ceux relatifs au contrôle ou à la fraude.

En outre, la Métropole se structure également pour davantage piloter cette thématique. Ainsi un poste dédié est désormais consacré à ce sujet au sein du pôle mobilités de la Métropole.