



« Les défis du développement durable des transports dans les villes des pays en développement : les bonnes solutions »

L'exemple Sem

Charles DESCOURS

Président d'honneur délégué aux transports, sénateur honoraire

Fédération des Entreprises Publiques Locales, France

i.de-maisonneuve@lesepl.fr

RESUME

La régie et la "délégation de service public" (DSP) sont, en France, les deux grands modes de gestion des services publics de transport public.

La DSP, pratique contractuelle très ancienne en France, antérieurement connue sous d'autres noms : "concession" ou "affermage", a permis la construction du réseau ferroviaire français au 19ème siècle, des premiers réseaux de tramway, l'électrification des villes...

Les Sociétés d'économie mixte de transports voyageurs, acteurs incontournables du développement durable des territoires contribuent efficacement à l'équilibre des trafics, du développement économique local et permettent d'offrir des réponses aux collectivités dans la mise en œuvre d'une meilleure régulation des Transports collectifs pour favoriser un véritable transfert modal vers les réseaux de transports collectifs.

CONTENU

La LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) a dessiné l'organisation des transports publics en 1982. Elle a confié la responsabilité de la politique des transports urbains aux communes et leur laisse une totale liberté de choisir le mode de gestion de leurs réseaux de transports publics et d'en changer ultérieurement.

La régie et la "délégation de service public" (DSP) sont, en France, les deux grands modes de gestion des services publics de transport public.

La DSP, pratique contractuelle très ancienne en France, antérieurement connue sous d'autres noms : "concession" ou "affermage", a permis la construction du réseau ferroviaire français au 19ème siècle, des premiers réseaux de tramway, l'électrification des villes...

Elle connaît un grand succès en France dans les transports publics, puisqu'en dehors de la région parisienne, plus de 92 % des réseaux de transport public sont délégués à des opérateurs



totallement privés ou d'économie mixte. Elle concerne ainsi la plupart des grands réseaux de transport urbain, à l'exception de Marseille.

Entre décentralisation et développement durable, les transports de voyageurs sont au cœur des politiques européennes, nationales et locales. La solution Sem pour un quart des 160 entreprises de transports de voyageurs en France a été choisie par les collectivités territoriales pour répondre aux obligations de service public, à l'intérêt général et aux logiques de partenariat dont elle est porteuse. Elle est un outil irremplaçable du développement local et constitue une composante essentielle dans la mise en œuvre de véritables projets de déplacements.

Les Sem de transports voyageurs, acteurs incontournables du développement durable des territoires contribuent efficacement à l'équilibre des trafics, du développement économique local et permettent d'offrir des réponses aux collectivités dans la mise en œuvre d'une meilleure régulation des Transports collectifs pour favoriser un véritable transfert modal vers les réseaux de transports collectifs.

La Sem de transport joue particulièrement un rôle pionnier, qu'il s'agisse de TCSP, d'accessibilité aux personnes handicapées, de sécurité, de carburants propres ou de projet de transports voyageurs par voie fluviale.

Ainsi, leurs spécificités et leur savoir faire répondent à un échelon pertinent aux conditions préalables pour une organisation et une régulation des déplacements cohérentes (urbain, interurbain, ferroviaire, parcs de relais,...) répondant ainsi à la politique de déplacements choisie par les élus. La Sem, outil de la collectivité est un :

- ⇒ outil stratégique d'abord puisqu'il répond directement à des enjeux de développement durable, de développement économique et de cohésion sociale au niveau territoriale ;
- ⇒ outil de poids car il est l'outil des collectivités locales pour la performance des services publics et la sauvegarde de l'intérêt général ;
- ⇒ outil de savoir faire car il regroupe en son sein des compétences et des performances des activités liées aux déplacements.

Les solutions de la Sem permettent également de répondre de façon optimale aux exigences des élus, des collectivités et des Autorités Organisatrices pour :

- ⇒ Apporter une analyse du marché des déplacements sur un territoire :
 - ❖ pertinente au regard de l'offre et de la demande
 - ❖ conforme aux exigences de chaque autorité organisatrice
 - ❖ cohérente aux exigences des collectivités et des élus
- ⇒ Garantir la mise en œuvre d'un contrat de plan de déplacements adapté aux :
 - ❖ spécificités locales (géographique,...) ;
 - ❖ spécificités des différents modes de déplacements concernés ;



- ❖ technologies utilisées ;
- ❖ politiques tarifaires appliquées par les différents opérateurs ;
- ❖ politiques choisies par les autorités compétentes.

⇒ Veiller à l'équilibre financier et à l'intégration des modes de déplacements sur un territoire donné.

Les Sem, opérateurs du transport public en quelques chiffres :

- ⇒ 40 % des Sem créées avant 1983 ont une activité liée aux déplacements.
- ⇒ Ces Sem emploient plus de 19 000 salariés.
- ⇒ Aux Sem urbaines, s'ajoutent les Sem de transport départementales (création d'une nouvelle Sem issue de l'ancienne régie iséroise VFD) motivée par un nouveau paysage institutionnel résultant de la création de 4 AO urbaines

Les Sem, organisateurs et régulateurs des déplacements en exemples :

- ⇒ Missions annexes au transport (construction TCSP)
- ⇒ Réalisation du métro léger - Semtcar à Rennes
- ⇒ Construction du Tram à Brest (Projet de création de Sem en février)
- ⇒ Systèmes de régulation du trafic (Sem à Bordeaux)
- ⇒ Systèmes d'information voyageurs (Sem à Colmar)

Les Sem, outils des collectivités territoriales

La Sem représente aujourd'hui plusieurs avantages pour les collectivités :

1. Stratégie conservée par la collectivité en terme de définition et d'organisation de son réseau
2. L'AO joue son rôle et bénéficie du professionnalisme de partenaires privés (PPP)
3. Une relation de confiance d'autant plus forte que les collectivités est représentée au sein du conseil d'administration
4. Une meilleure réactivité en cas de difficulté ou d'événement imprévu ;
5. Une révision plus facile des clauses du contrat liant la Sem aux collectivités pour s'adapter aux différentes évolutions (démographiques, techniques...) ;
6. Une meilleure capacité d'expertise des besoins de la population ;
7. L'assurance que tous les fonds investis le sont au profit du territoire.



[Retour au sommaire](#)



[Back to menu](#)

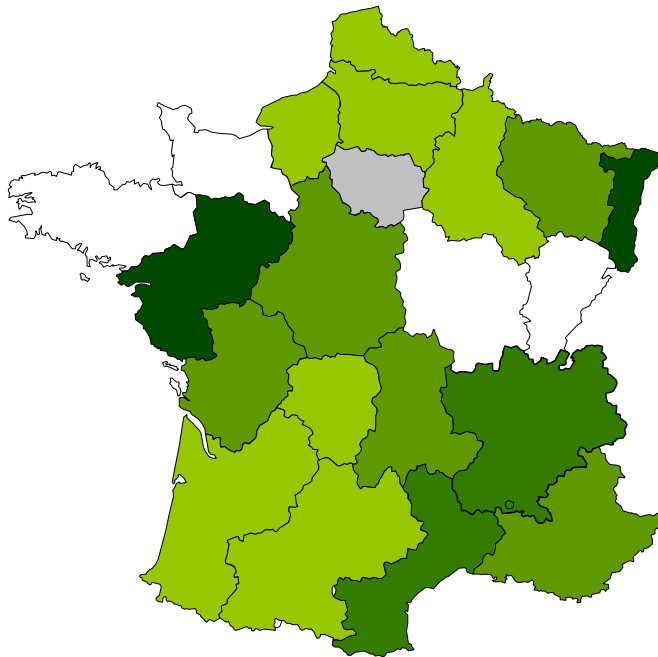
Les Sem, outil PPP au niveau européen et international

Pour valoriser cette approche locale du service public durable sur chaque territoire, la Fédération des Epl a répondu positivement, par l'intermédiaire de l'Agence Française de Développement au gouvernement marocain sur la création de Sem de transport.

Un protocole de coopération a été signé entre la DGCL Maroc, l'AFD et la Fédération des Epl, concernant l'accompagnement du développement des sociétés d'économie mixte au Maroc.

Population Desservies par les Sem (Hors Ile de France)

La France compte près de 160 entreprises de transports publics urbains, dont plus d'un quart sous forme de Sociétés d'économie mixte.

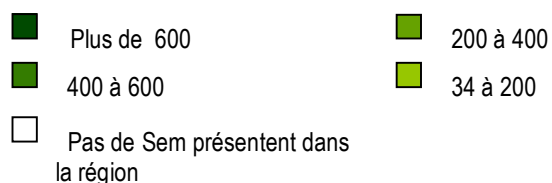


Les Sem desservent une population de près de 6 Millions de personnes avec une offre kilométrique moyenne de 26Km par habitants.

Elles représentent environ **585 millions d'Euros de Chiffre d'affaires.**

Les Sem contribuent activement à la réussite des politiques du développement durable, en associant tous les acteurs du développement

Population régionale desservie par les Sem, exprimée en milliers d'habitants.



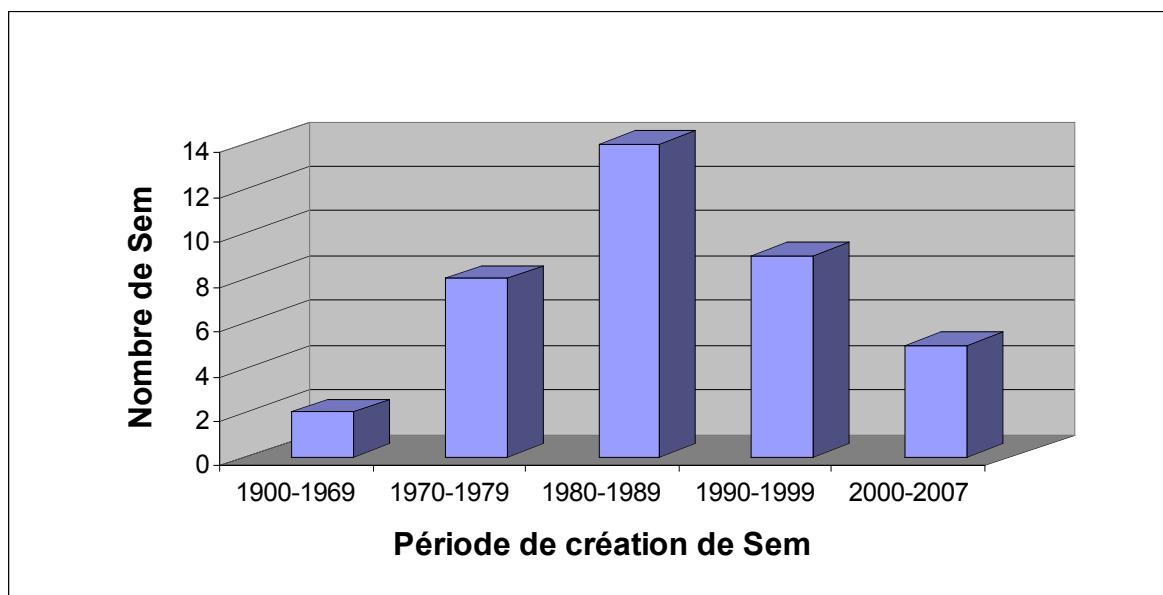


Les Sem pionnières dans le domaine du transport public

[Retour au sommaire](#)



[Back to menu](#)



Les Sem au service du transport public

Les Sem sont au coeur de nouvelles problématiques des Services d'Intérêt Général et du développement durable.

Elles sont un acteur clef de la cohésion sociale et spatiale des agglomérations, pour la réussite d'un véritable statut européen de service public.

Les Sem soutiennent les collectivités territoriales dans l'exercice de leurs nouvelles responsabilités. Les Sem construisent ainsi une réelle relation de confiance et partenariale avec leur collectivité.

La gestion des Sem est reconnue par nos partenaires comme un modèle performant de contrôle, de transparence et de qualité.

L'intercommunalité au coeur des Sem de transports

Les transports publics constituent un terrain privilégié pour l'intercommunalité.

Ce fait a été renforcé par la création en 2000 des communautés d'agglomération, qui ont souvent conduit à une extension du périmètre de transport urbain.

Les Sem de déplacement

Il existe **63 Sem** dans le domaine des déplacements. Sur les 160 entreprises de transports publics, $\frac{1}{4}$ sont des Sem. Le transport de voyageurs est donc l'activité la plus fortement représentée parmi les Sem de déplacement, et celle qui génère le plus d'emplois et de chiffre d'affaire.



Les Sem « transports de voyageurs » exploitent des réseaux de transports urbains ou interurbains. L'activité de ces Sem s'étend parfois à des missions d'étude ou de conseil pour le compte des collectivités (participation plus large à la politique des déplacements), voire à la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport en commun en site propre pour certaines d'entre elles : la TAM de Montpellier, la CTS de Strasbourg ou encore la Sodiparc de Saint-Denis.

Les Sem « stationnement » exploitent, voire construisent, des parcs de stationnement. Elles présentent parfois une multi activité en gérant d'autres équipements publics (notamment de tourisme ou de loisir).

Enfin, certaines Sem ont une activité « atypique » recensée dans déplacements autres, telle que la gestion de gares routières, la conception de système de régulation du trafic urbain etc.

Les forces des Sem

- le contrôle de la collectivité : le pouvoir de contrôle du délégant est maximum puisque la Sem permet au délégant d'être associé à la structure même du délégataire à travers sa présence au conseil d'administration, ce qui n'est possible que dans une Sem.
- comme dans tous les secteurs d'activité, la Sem permet d'allier garantie de l'intérêt général et logique d'entreprise (efficacité de gestion, rentabilité, expertise...).
- un statut mieux adapté à la gestion du personnel que la régie
- la capacité d'investissement : la solution Sem a souvent été choisie parce qu'elle avait la capacité de supporter de lourds investissements, notamment lors de la mise en place du réseau ou lors de la réalisation de transports en commun en site propre.
- la logique partenariale : la Sem s'inscrit par essence dans une logique de partenariat public-privé. Les différents intérêts qui convergent au sein de la Sem sont une source d'efficacité, et permettent d'avoir une vision plus globale de la mission de délégataire du service.
- la possibilité d'élargir les missions du délégataire : au-delà de la simple exploitation du réseau de transport, la Sem peut remplir des missions plus larges d'études, de conseil à la collectivité, de gestion d'autres composantes de la politique des déplacements de la collectivité.
- l'ancrage au territoire : la Sem est une entreprise locale, qui connaît le territoire sur lequel elle intervient et qui peut donc apporter une réponse adaptée et non standardisée. De plus, les éventuels profits sont utilisés pour améliorer la qualité du service et non pour enrichir les actionnaires.



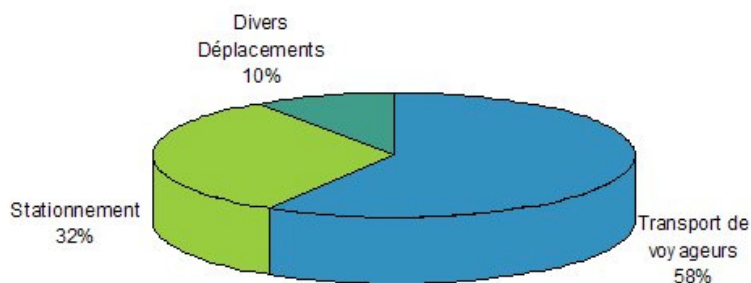
[Retour au sommaire](#)

[Back to menu](#)

Les chiffres

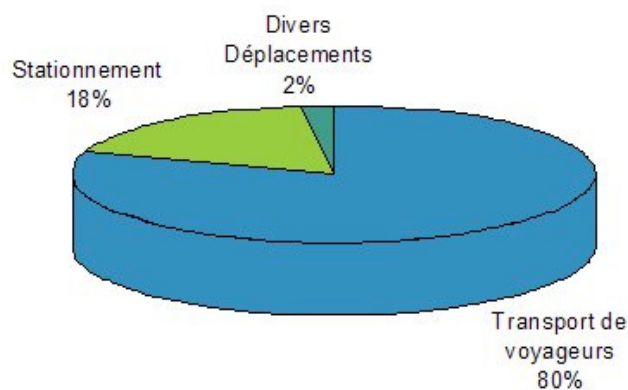
Répartition des **Sem** recensées dans le domaine des déplacements :

- transport de voyageurs : 37 Sem
- stationnement : 20 Sem
- divers : 6 Sem



Le chiffre d'affaire généré par ces 63 sociétés s'élève à **661 218 euros** :

- transport de voyageurs : 530 066,50 euros
- stationnement : 119 026,70 euros
- divers : 12 125,24 euros



Ces Sem emploient au total **13 498 ETP**, répartis comme suit :

- transport de voyageurs : 12 359 ETP
- stationnement : 1043 ETP
- divers : 95 ETP

