

DOSSIER SPÉCIAL

REIMS l'innovante

D'abord réfractaire au tram, la métropole champenoise est aujourd'hui scrutée par de nombreuses villes françaises. Elle est la première à avoir choisi de concéder ses transports urbains à un groupement d'entreprises pour une durée de 34,5 ans, soit jusqu'en 2041. Un partage des risques qui lui permet de ne pas s'endetter, tout en conservant la maîtrise d'une mutation urbaine ambitieuse.

Notre enquête

A Reims, le sacre annoncé de la concession...



Rive Vaucher/Dubud Richez/Atelier du paysage

Au sommaire

■ **Le système concessif** p. IV

■ **Le calendrier des opérations**

■ **Entretien avec Adeline Hazan** » p. VIII

■ **Un dialogue décisif** p. XI

■ **Tout sur le tram et le projet...** » p. XIV

Que n'a-t-on entendu depuis deux ans sur l'audace rémoise, dans le petit monde du transport public... Quoi, une ville française « donne » ses transports au privé ? Pour plus de trente ans ! Déjà que les DSP étaient critiquées, voilà que des élus abandonnent leurs prérogatives régaliennes. Dans la ville où furent sacrés les rois... Une erreur politique, ou pire, une hérésie... *Ville&Transports* a donc voulu enquêter de plus près. Parce que les hérétiques sont souvent intéres-

sants, et que l'innovation mérite toujours l'attention...

En fait, tout commence par un cauchemar, le refus du tram en 1991 par un le maire, Jean Falala, à la surprise générale puisque les études avaient été très positives - mais pas à celle de certains commerçants et riverains qui s'étaient ligüés contre le projet. La volte-face avait coûté cher aux contribuables rémois : la ville avait dû rembourser une jolie somme au district d'alors, dirigé par... Jean-Louis Schneiter. C'est ce dernier,

une fois aux commandes de la ville en 2001, qui relance l'idée d'un TCSP, mais avec moult précautions, sur les termes, les choix techniques, les conditions financières et la concertation en amont.

L'idée était pourtant tellement logique. Le réseau de bus avait trouvé ses limites, avec une baisse continue de la vitesse commerciale, une fréquentation qui stagnait, de la saturation aux heures de pointe. Reims, en outre, est une bénédiction pour les transports

collectifs. L'aire urbaine de l'agglomération est réduite ; la densité très importante induit des taux élevés de fréquentation. Et un tram, c'est trois bus ou 150 voitures... Un tracé nord-sud s'impose naturellement (voir carte), des quartiers d'habitat au nord à l'université au sud, en passant par le centre-ville, les gares, les espaces publics... Mieux, le tram permettra aussi de créer une nouvelle zone d'activité à proximité de la gare TGV. Car depuis 2007, le TGV Est s'arrête à Reims, qui bénéficie déjà d'une nouvelle attractivité, à 45 minutes de Paris.

Mais Jean-Louis Schneider, s'il avance sûrement, procède prudemment. Pas question de s'endetter outre mesure : mission est donnée à une toute nouvelle mission tramway de mettre au point un système original de financement. Sous la direction d'un jeune et brillant ingénieur, Yann Leriche, qui recrute de solides compétences (notamment Jean-Louis Lacéna au juridique et financier, ou encore Jean Manca à la communication), le cahier des charges d'une concession est mis au point, avec une pierre angulaire, le partage des risques entre le concédant (l'agglomération rémoise) et le futur concessionnaire.

Suspense : qui allait donc succomber à ce tout nouveau modèle jamais importé en France, malgré quelques réussites ailleurs en Europe, notamment en Grande-Bretagne et en Irlande (Dublin) ? Une seule offre, c'était dramatique, deux offres, c'était un peu juste. Il y en eut trois... « D'excellente qualité », témoigne aujourd'hui,

Alain Lescouet, maire divers gauche de Saint-Brice-Courcelles, l'élu fil rouge du projet depuis le début. Finalement, ce fut Mars qui gagna, au grand dam de ses challengers (lire les raisons d'un succès).

Jean-Louis Schneider avait gagné ? Presque... Car les fantômes politiques rôdent souvent. Alors que le contrat de concession est signé en juillet 2006, au printemps 2008, à quelques jours des élections municipales, la DUP, elle, n'est toujours pas officiellement signée... Un candidat UMP, Renaud Dutreil, prend parti contre le tram, quand sa collègue Catherine Vautrain est prête à l'assumer. Leurs querelles politiques profiteront à la socialiste Adeline Hazan, qui a toujours soutenu le projet sur le fond. Et comme dans un conte de fées, tout se termine bien avant le premier tour, le secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau annonce que la DUP est signée...

Depuis, la nouvelle équipe s'est installée et a repris en mains sans surprise le dossier, avec aux commandes la présidente de Reims Métropole et Alain Lescouet. Aujourd'hui les fouilles archéologiques touchent à leur fin, une première levée de fonds a été réalisée en septembre par Mars (non sans quelques sueurs froides, vu la crise économique et financière). Les Rémois s'apprentent à connaître comme beaucoup d'autres citadins avant eux les joies des travaux du tram, avant d'en découvrir les charmes en 2011...

Dossier réalisé par
Jeanne BELLEVUE

Comment Reims Métropole a financé son projet de transports urbains

Quand, le 28 février 2005, Jean-Louis Schneider obtient un vote des élus sur un projet de transport en commun de grande capacité en site propre, l'objectif est déjà fixé : trouver une formule d'investissement qui permet à la ville de ne pas s'endetter. Un peu plus d'un an plus tard, en juillet 2006, quand le contrat est signé avec le groupement Mars, la consigne est respectée : l'agglomération versera d'un côté, comme il est d'usage, une subvention d'exploitation et d'un autre côté une subvention d'investissement (au total 95 millions d'euros) qui correspond aux aménagements urbains (et non au système de transport lui-même). En deux ans, Reims a donc mis au point un système concessif inédit en France, étudié à la loupe par de nombreuses agglomérations. Le principe : le concessionnaire rémunère son investissement initial sur la durée d'un contrat d'exploitation des transports de bus et de tramway de 34,5 ans. Mais cette apparente simplicité cache des dispositions parfois très complexes et subtiles pour résoudre des problèmes essentiels : la prise en charge des risques (financiers, d'exploitation etc), les relations concédant/concessionnaire, les clauses de qualité de service et de respect des délais, etc. Explications détaillées.

Qu'est-ce que Mars ?

MAR SAS, encore appelée Mars, acronyme de « Mobilité Agglomération RémoiSe ». Ainsi fut baptisée la société menée par Alstom et créée pour répondre à l'appel d'offres de la collectivité rémoise. Une société dont les composants sont bien connus dans le secteur des transports : Alstom, Bouygues Travaux Publics, Quille, Colas pour le pôle constructeur ; Transdev, Pingat Ingénierie, SNC Lavalin pour le groupement opérateur ; et enfin

Les actionnaires de Mars

- Alstom Transport 17 %
- Transdev 17 %
- Caisse des dépôts 20 %
- Caisse d'Épargne 17 %
- Groupe Bouygues construction 8,5 %
- Colas 8,5 %
- Pingat ingénierie 5 %

côté financement la Caisse des dépôts, la Caisse d'Épargne et de Prévoyance de Champagne Ardenne, et Natixis qui assure le conseil financier (voir la constitution du capital ci-dessous). La société se flatte d'avoir un ancrage local, à travers la Caisse d'Épargne, Pingat ou l'antenne rémoise de la SNC Lavalin.

Cette structuration est à l'image du projet de concession unique. Une seule société, un interlocuteur unique pour la collectivité... mais en réalité une bonne dizaine

> D'autres villes s'y intéressent

Confrontés à d'importants problèmes de financement, les élus cherchent des solutions nouvelles. Et certains d'entre eux (à Nice, par exemple) commencent à étudier le cas rémois. Un intérêt encouragé par un opérateur comme Transdev, qui estime que le dispositif de la concession est applicable dans d'autres villes. « Nous pensons que ce type de partage des risques est à même de convenir à la fois aux collectivités, qui ne veulent pas trop s'endetter, et aux industriels, qui acquièrent de la visibilité à long terme » ; estime François-Xavier Perin.