

NOTE SUR LES ELEMENTS SIGNIFICATIFS

TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

RAPPORT ANNUEL DU DELEGATAIRE ANNEE 2010

La société MARS et ses partenaires ont franchi une série d'étapes importantes en 2010, année durant laquelle les travaux de construction de la première ligne de tramway de la Communauté d'Agglomération de Reims se sont poursuivis, et au cours de laquelle l'exploitation du réseau de bus s'est déroulée pour la troisième année consécutive.

Ainsi, parmi les événements cruciaux et les avancées contractuelles de l'exercice 2010, on note :

- l'arrivée de la 1^{ère} rame le 24 mars 2010 ;
- l'inauguration du centre de maintenance et d'exploitation de Bezannes le 21 mai 2010 ;
- la mise en circulation de la trémie routière le 28 juin 2010 ;
- le démarrage des essais d'ensemble de la ligne de tramway le 30 septembre 2010 ;
- le démarrage des formations des conducteurs sur l'ensemble de la ligne le 18 octobre 2010 ;
- l'augmentation de capital décidée le 13 octobre 2010 ;
- la cession de la participation de la Caisse des dépôts à sa filiale CDC Infrastructure le 3 novembre 2010

A la fin de l'exercice, l'avancement du projet était conforme aux prévisions contractuelles du Contrat de Concession signé le 13 juillet 2006 avec la Communauté d'Agglomération de Reims.

L'exploitation du réseau de bus

L'année 2010 constitue la dernière année au cours de laquelle ont été exclusivement exploités les bus au titre de l'exécution de la mission de service public confiée par l'autorité organisatrice des transports. La société TRANSDEV REIMS SAS poursuit cette exploitation dans le cadre du contrat d'Exploitation Maintenance que lui a confié MARS.

Les points marquants de l'année 2010 sont les suivants :

- la fin du programme de Montée Porte Avant, initiée en septembre 2009 ;
- la poursuite du travail collaboratif au sein de nombreux groupes de travail ;
- la poursuite du plan M2009, plan d'action pour la maintenance ;
- le basculement du centre de commandement à Bezannes ;
- le basculement progressif du nouveau système d'aide à l'Exploitation Bus – Tram ;
- le démarrage des formations en ligne des conducteurs tramway le 15 octobre 2010 ;
- la finalisation du nouveau réseau Bus Tram 2011 ;
- le lancement de la mise en couleur du parc Bus en adéquation avec le projet couleur du Tramway ;
- les dernières phases de basculement du réseau Phase Travaux à l'été 2010 ;
- la desserte de la zone Millésime Thillois à la rentrée 2010 par prolongement de la ligne B.

L'année 2010 a été marquée par la définition de la nouvelle marque commerciale et de la nouvelle identité visuelle du réseau Bus Tram.

Plusieurs comités de pilotage et groupes de travail interne ont permis d'aboutir à la validation par Reims Métropole du nouveau nom commercial CITURA et de la carte sans contact Grand R, indispensable pour les voyages sur le réseau.

La semaine de la mobilité a été marquée par l'opération Tram Parade et la présentation du nouveau réseau de transport et des nouveautés avec l'arrivée du tramway.

Le renouvellement du parc d'autobus se poursuit avec l'acquisition de 10 nouveaux véhicules standards, entièrement accessibles, conformément au contrat de concession.

L'avancement du projet du tramway

L'année 2010 a été marquée par la mise en route progressive de nouvelles installations en lien avec le tramway :

- le centre de maintenance, dont l'inauguration s'est déroulée en mai ;
- le démarrage des travaux nécessaires à l'accueil à Bezannes d'une cinquantaine de bus.

Les travaux du système de transport sont terminés.

Fin 2010, la ligne de tramway est en essais sur l'ensemble de son linéaire.

Les ouvertures de ligne se sont ensuite succédées du sud au nord :

- ouverture de ligne jusqu'à Campus : le 9 août.
- ouverture de ligne jusqu'à Opéra : le 7 septembre.
- ouverture de la ligne jusqu'à Boulingrin : le 21 septembre.
- ouverture de la ligne aux essais dans son ensemble : le 6 octobre.

La réception du système de transport est bien avancée et les sous-systèmes suivants ont été réceptionnés en présence de Reims Métropole : SCADA, TELCOM, SLT, Signalisation ferroviaire, Ligne de contact, APS, Energie, les ateliers et le dépôt, la voie ferrée et la plate-forme tramway .

Le Dossier d'Autorisation des Tests et Essais a été transmis le 15 janvier et validé par la préfecture le 15 avril. Le dossier final de sécurité a été transmis au préfet.

La réception des opérations d'accompagnement a commencé en février 2010. L'ensemble des ouvrages d'art et 90% de la voirie ont été réceptionnés en présence de Reims Métropole et des futurs gestionnaires de ces ouvrages.

- Contexte
Le groupement constructeur (Tram Reims Construction, TRC) et ses trois sous-groupements exécutent leurs missions sous assurance qualité. La société MARS s'est dotée d'un contrôleur technique agréé, dont la mission est le contrôle du respect des plans d'assurance qualité par TRC.
- Avancement des études
Les études étaient achevées au 31 décembre 2010.

- Avancement des travaux
- Sous groupement Génie civil (SGGC)

L'ensemble des travaux de génie civil est terminé, à l'exception de :

- la place de la République : en suspens à la demande de la ville qui souhaite modifier l'aménagement ;
 - les voiries le long des promenades, Leclerc, Foch, Colonel Driant et square Colbert : fin des travaux prévue en février 2011 ;
 - la place Jules-Lobet : fin des travaux prévue en mars 2011 ;
 - la place Saint-Thomas : fin des travaux en mars 2011 ;
 - le parking dit « Fossier »,
 - l'ascenseur pont de Vesle.
- Sous groupement Voie ferrée (SGVF)
Les dernières selles ont été posées le 22 janvier 2010. La pose de la voie ferrée est achevée sur l'ensemble de la ligne et les essais étaient en cours à fin décembre 2010.
 - Sous-groupement Electromécanique (SGEM)
Les travaux étaient achevés au 31 décembre 2010 et les essais en cours.

Rapport financier

Les activités de construction et d'exploitation sont clairement séparées dans les comptes de la société concessionnaire. A ce stade, l'ensemble des frais liés à la construction du tramway (principalement les coûts de construction) sont immobilisés et ne donnent pas lieu à des amortissements dans le compte de résultat de la société concessionnaire. Ceux-ci n'interviendront qu'à compter de la mise en service du tramway.

Construction (exercice 2010)

- Ressources
 - Subventions d'équipement : 56 000 k € (168 M € depuis la signature du contrat de concession)
 - Tirage sur les dettes : 53 790 k € (208,8 M € depuis la signature du contrat de concession)
- Emplois : la majeure partie des ressources a alimenté la constitution du patrimoine de la concession, notamment les équipements liés à la construction du tramway, y compris le paiement des intérêts intercalaires générés par le financement des investissements (près de 95 M€ sur ces deux postes, pour un montant global d'emplois de 100,0 M€). Ces derniers se sont élevés à plus de 12 M€ pour le seul exercice 2010.

Exploitation (*compte de résultat simplifié 2010*)

Subvention forfaitaire d'exploitation	32 114	Redevance d'exploitation	38 612
Recettes commerciales	12 723	Autres dépenses d'exploitation	576
Autres produits d'exploitation	644	Amortissement du matériel (dont bus)	1 992
Recettes diverses	78	GER informatique	214
		Frais de structure	982
		Honoraires juridiques et comptables	251
		Assurances	18
		Frais de mise au normes PMR	737
		Filmage des bus	100
		Taxes	379
		Provisions (dotations et reprises)	686
TOTAL PRODUITS	45 559	TOTAL CHARGES	44 547
		RESULTAT D'EXPLOITATION	1 012
		RESULTAT EXCEPTIONNEL	-26
		RESULTAT COURANT AVANT IMPÔTS	986

Il a été constaté au cours de l'exercice 2010 une stabilité globale des recettes jusqu'à la fin de l'été, puis une décline à compter du mois de septembre, et ce jusqu'à la fin de l'année. Le mois de décembre s'est notamment caractérisé par un niveau très faible de recettes au regard de l'année précédente, explicable par des mouvements sociaux répétés et des intempéries très importantes (épisodes neigeux ayant empêché le fonctionnement du réseau).

L'exercice 2010 fait donc globalement apparaître une nette contraction du niveau de recettes commerciales par rapport à 2009, que l'on peut attribuer, outre les intempéries et les mouvements sociaux précédemment indiqués, aux effets de la nouvelle grille tarifaire (glissements des titres à décompte – les tickets unitaires et surtout les carnets de dix tickets ayant connu une nette baisse de leur vente - vers les titres « abonnements », dont la recette est demeurée stable, voire en hausse (à l'exception des « Campus ») malgré un niveau de tarif inchangé.

En raison du déficit constaté à fin 2008 et de son report sur les exercices 2009 et 2010, la société concessionnaire n'a pas acquitté d'impôt sur les sociétés (IS) au cours de l'année écoulée.